

Relevé d'échanges du Comité technique Alpes sud

COMITE TECHNIQUE PREPARATOIRE AU COMITE DE MOBILITE ALPES SUD

15 juin 2023 - 14h/17h – Salle Aravis à Grenoble

Participants (29 présents) :

Région Auvergne-Rhône-Alpes (8) :

Direction des Mobilités Ferroviaires et Aériennes :

Service Pilotage des Contrats et du Matériel : Emmanuel LENGAIGNE, Stéphanie TEXIER

Service Desserte et Infrastructures Ferroviaires : Claire BYCZEK, Valérie CEYSSAT, Elodie GABBIADINI,
Eric SALIOU

Services aux Mobilités : Chloé DOBICHE

Direction des Mobilités Transports Interurbains et Scolaires : Gilles GALLAND

SNCF Voyageurs (4) : Caroline DOMENECH, Emmanuel GREBEL, Astrid MAILLARD, Alexia SAMMARTINO

SNCF Réseau (2) : Blandine CHEMELLE, Anne FULCHIRON

SNCF Gares & Connexions (3) : Pascal ALLARY, Cindy PRUD'HOMME, Anne-Sophie ROCHER

Associations d'usagers (14) :

FNAUT : Christian BERTRAND, François LEMAIRE, Antoine PIN

FNE 38 : Michel BARNIER

ADUT : Jean-Claude TERRIER

ARDSL : Didier CHOMAZ, William LACHENAL

Rail PASSION : Jean-Luc LEVERT

AEDTF : William LACHENAL, Jean-Luc LEVERT, Jean MAURICE

ADTC Se déplacer autrement : Alexis GRABIT, Nathalie TEPPE

Etoile ferroviaire de Veynes : Marc-Jérôme HASSID, Gérald LERAS

CULOZ SEYSSEL BELLOZ LEX : Nicolas GUICHET

Introduction

Le support de présentation est disponible en pièce jointe.

La Région introduit la réunion dont les objectifs sont les suivants :

- Présenter les évolutions de services à venir : SA 2024, projet SA 2025 et ajustements 2023
- A l'issue de la réunion : identifier les sujets saillants.

L'ordre du jour de la présentation est décomposé en 4 points :

1. Bilan TER 2022 et tendances 1er trimestre 2023
2. Matériel roulant et installations de maintenance
3. Service Annuel TER 2024, orientations pour le Service Annuel 2025, ajustements 2022 et perspectives
4. Actualités et autres actions régionales

Préambule

Un rapide tour de table est fait pour présenter les intervenants côté Région dans l'organisation de cette réunion.

Présentation *(voir support de présentation en pièce-jointe)*

1. BILAN TER 2022 ET TENDANCES 1ER TRIMESTRE 2023

SNCF Voyageurs présente aux participants les principaux résultats 2022 et tendances au 1^{er} trimestre 2023 sur le trafic, la fréquentation, la production, les trains supprimés, la ponctualité ; SNCF Voyageurs présente des éléments plus spécifiques aux usages et contraintes de production.

L'année 2022 est exceptionnelle du point de vue de l'évolution du trafic voyageurs (+14%), les pourcentages apparaissant plus élevés que ceux des réseaux urbains post covid.

La fréquentation des clients dits fréquents est en hausse sur l'ensemble des lignes régionales, tendance qui se poursuit début 2023 (+19% par rapport à janvier 2022).

Le Trafic abonnés représente 42% du réseau TER AURA.

L'augmentation du public jeune, qui bénéficie d'une baisse de certains prix d'abonnements multimodaux, explique notamment cette tendance.

Les mouvements sociaux interprofessionnels ont lourdement impacté les ressources humaines dont celles des ateliers ; beaucoup de retards ont été pris, qui se rajoutent à la problématique connue de tension sur le matériel où d'anciennes rames ont dû être radiées sans que les nouvelles rames commandées puissent être mises en service (retard du constructeur et de l'atelier de maintenance de St-Etienne qui vise à les entretenir). Cela peut induire des réductions de composition sur certains axes. La Région a obtenu de SNCF-Voyageurs une mesure exceptionnelle de remboursement des abonnements de mars, à hauteur de 50% (pour lequel la Région avait demandé un remboursement de 100%), dont la majeure partie des usagers a pu en bénéficier, en dédommagement des perturbations liées aux mouvements sociaux. Un délai de 4 semaines est nécessaire pour instruire les demandes de remboursement, beaucoup de demandes ayant été opérées depuis la diffusion de l'information. En effet, seulement 10% n'en ont pas fait la demande à date.

QUALITE : 3564 trains ont été supprimés en 2022 le jour J cause TER, 823 entre janvier et mars 2023.

La Région précise que l'année 2022 est une année d'observation, la convention de performance entre la Région et SNCF-Réseau (non-ponctualité et réalisation) ayant été délibérée en juin 2022.

1400 trains ont été supprimés pour cause réseau, soit 0,33% ; le reste des trains supprimés l'a été en raison de causes externes.

La ponctualité moyenne pour les lignes du secteur est de 90,2%. A noter qu'une marge de progression est à réaliser pour la liaison Lyon/Grenoble qui affiche un taux de ponctualité de 84,3%.

Le mécanisme financier sera effectif pour 2023. Les objectifs de non-ponctualité et de réalisation ont été fixés respectivement à 2,4 points et 0,34 % pour 2023 puisqu'un volume de travaux important est prévu ; toutefois, la Région précise que les travaux ne doivent pas être un motif en soi et que la qualité de service doit être la même, en présence de travaux ou non.

Questions/Remarques :

FNAUT : *L'analyse de la baisse de régularité est-elle faite ?*

REGION : **il existe une analyse détaillée sur Lyon, et un système de bonus/malus permettant d'avoir une visibilité sur l'ensemble du territoire régional. Pour Grenoble il s'agit d'un système de Bonus/Malus. La Région a demandé à SNCF RESEAU un retour d'expérience sur les opérations d'infrastructure lancées, les évolutions et l'apport fonctionnel sur la régularité.**

FNAUT : *Quel est le positionnement de la REGION pour que la situation s'améliore ?*

REGION **pointe les travaux nécessaires sur l'infrastructure, notamment sur l'étoile ferroviaire de Grenoble.**

ADUT : *souligne le taux de suppression de trains de 10%, et le taux de non-ponctualité de 15 ; ceci est très impactant pour les usagers. En l'absence de train, les usagers doivent être informés. Il y a des progrès à faire sur l'information voyageurs.*

REGION : **Il s'agit en effet d'un sujet d'attention. La situation actuelle n'est pas satisfaisante. La Région souhaite que la SNCF transmette des informations individuelles aux usagers pour les informer dès qu'elle a connaissance de perturbations.**

SNCF VOYAGEURS : **regrette les situations perturbées. L'envoi de SMS est actif lorsque les usagers l'ont mentionné dans l'application. Pour des situations perturbées intervenant à l'occasion de travaux, l'information est faite. Cependant, dans le cadre de grèves du personnel, il convient d'aller consulter le site Internet. La SNCF présente ses excuses pour les désagréments rencontrés par les usagers lors de mouvements sociaux.**

FNAUT : *Twitter TER AURA est très bien, ouvert de 6h à 20h ainsi que le week-end.*

Il est cependant regrettable que les personnes qui gèrent cet outil n'aient pas davantage d'informations pour répondre aux usagers plus rapidement.

SNCF VOYAGEURS : **C'est noté, les services vont vérifier les possibilités d'amélioration d'information.**

ARDSL : *l'augmentation de la ponctualité de 8% sur la liaison Lyon/Chambéry est-elle liée aux travaux ?*

SNCF RESEAU : **il est difficile d'isoler les raisons. Les travaux sont conçus pour fluidifier et améliorer les dessertes.**

ARDSL : *Pour les trains entre Lyon et Grenoble via Saint-André-le-Gaz, la situation ne s'améliore pas.*

SNCF RESEAU : **Il s'agit d'une ligne avec des résultats moyens. Il y a des travaux à hauteur de Moirans et des causes externes peuvent intervenir (intrusion, collision, intempéries).**

ARDSL : *qu'est-il prévu sur le sujet des passages à niveau ?*

SNCF RESEAU : Des opérations de sensibilisation sont faites sur les passages à niveau, dans les écoles, etc, en distribuant des tracts.

CULOZ SEYSSEL BELLOZ LEX : S'agissant de système d'Information Voyageurs (SIV), certaines gares sont seulement équipées d'écrans "ancienne génération", à l'image de Culoz. L'équipement en gare de Culoz va-t-il évoluer ?

SNCF GARES ET CONNEXIONS : a la responsabilité du SIV en gare. La gare de Culoz, bénéficie actuellement d'écrans « ancienne génération » ne permettant pas de donner autant d'informations que ceux mis en place dans le cadre du renouvellement de ces écrans. Cette gare est bien inscrite dans ce programme de régénération du SIV et ses écrans seront changés dans les prochaines années.

2. MATERIEL ROULANT ET INSTALLATIONS DE MAINTENANCE

La Région fait part des investissements importants sur le parc et la maintenance (révisions mi-vie, etc), et les faits marquants recensés dans la présentation. Parmi eux, le projet sur l'atelier de Chambéry est prévu d'être mise en exploitation au SA 2025.

Par ailleurs, on note le retard de livraison de l'atelier SNCF de St-Etienne, lié à la nécessité d'une étude d'impact imposée par l'Autorité Environnementale ; de fait, la mise en exploitation est reportée à mi-2026, et une solution transitoire consiste à s'appuyer sur l'atelier de Vénissieux ce qui a engendré un besoin de financement complémentaire (+9M€), non prévu à l'origine. Alors qu'il est prévu de livrer 19 rames Regio 2N en 2024, la saturation des ateliers de maintenance actuelle ne permettra que d'en mettre en service la moitié, même avec les aménagements supplémentaires à Vénissieux. L'objectif est de pouvoir maintenir les 19 rames à l'achèvement du nouvel atelier de maintenance de Saint-Etienne.

Dans l'attente, des tensions sur le matériel persistent car d'anciennes rames (Z2, X72500) ont été radiées sans que les 19 rames Regio 2N puissent être mises en service. SNCF Voyageurs présente les impacts sur la desserte qui sont associés aux tensions sur le matériel roulant pour le territoire correspondant au comité « Alpes Sud », pour la période 2024-2026. Il y a des suppressions de trains envisagés en semaine avec substitution par autocar (cf support de présentation).

Questions/Remarque :

FNAUT : *il est noté que l'atelier de Chambéry sera prêt en 2024 ; or, à ce jour, aucun travaux n'a encore eu lieu.*

REGION : **le document sera modifié car il est prévu que les nouvelles installations relatives à l'atelier de maintenance de Chambéry soient opérationnelles pour le SA 2025 et non en 2024, selon les dernières informations de SNCF Voyageurs.**

FNAUT : *Dans le cadre de la rénovation du matériel TER2N NG, qu'advient-il de la première classe ?*

REGION : **Il n'y a aucun changement.**

FNAUT : *Il convient de prendre en considération, lors de la rénovation des rames, que l'espace bagages n'est pas suffisamment spacieux. D'autre part, s'agissant du retard dans la livraison de l'atelier de maintenance de St Etienne, quelle est l'autorité décisionnaire ?*

REGION : **Il s'agit de l'Autorité Environnementale, autorité indépendante qui donne des avis sur les projets d'infrastructure susceptibles d'avoir des impacts environnementaux. Sa saisine est indispensable, et le maître d'ouvrage SNCF doit se conformer à son avis pour engager les travaux.**

Or, l'Autorité Environnementale a refusé que l'atelier de Saint-Etienne fasse l'objet d'une démarche « cas par cas » jusque-là retenue pour la réalisation des sites de maintenance ferroviaires hors Ile-de-France, et a exigé une étude d'impact, ce que SNCF Voyageurs n'avait pas prévu initialement : ceci a reporté les délais de réalisation, la mise en service étant prévue désormais mi-2026 au lieu de 2023 initialement. La Région regrette la dégradation de l'offre en découlant, et a tout mis en œuvre pour minimiser les impacts liés à cette décision en finançant de nouveaux aménagements sur le site de maintenance de Vénissieux, non prévus initialement.

RAIL PASSION : *En Allemagne, les rames sont équipées de prises électriques, et de système d'information voyageurs mentionnant les correspondances. Ces éléments sont-ils prévus ? Est-il prévu des améliorations sur la capacité vélos, l'accès PMR, affichage en braille ?*

REGION : Un zoom sera fait lors d'un prochain comité technique. La priorité est de régler les problématiques liées à l'emport, et la suppression de places assises au profit de l'accroissement des capacités vélos supplémentaires à bord des trains n'a pas été retenue. Il est également important de trouver un équilibre économique dans les nouveaux aménagements. L'ajout de prises électriques et de nouveaux aménagements en faveur des Personnes à Mobilité Réduite ont en revanche été retenus. D'autres améliorations, plus coûteuses, notamment le Système d'Information Voyageurs Embarqué avec affichage des correspondances en temps réel allant au-delà de l'affiche de base, sont plus complexes à mettre en place et plus coûteuses ; elles n'ont donc pas été retenues, du moins sur toutes les rames.

RAIL PASSION : *La Région va investir dans l'hydrogène ; le renouvellement thermique est-il envisagé ?*

REGION : L'expérimentation consiste en l'acquisition de rames hydrogène (H2), et en l'adaptation de rame pour expérimenter le train à batterie. Il convient d'attendre le REX pour évaluer les effets.

ARDSL : *la location de matériels suisses serait intéressante à envisager notamment sur les lignes Valence/Genève et Lyon/Genève.*

REGION : la proposition est intéressante, et la Région va demander à SNCF Voyageurs d'instruire le sujet.

3. SERVICE ANNUEL TER 2024

La Région a transmis, avant la réunion, les grilles horaires ferroviaires programmées au SA 2024 dont les horaires évoluent par rapport à l'existant (SA 2023). Ces grilles horaires sont des documents de travail pour alimenter les échanges avec les associations et doivent être utilisées comme telles.

Un point d'information est réalisé sur les travaux programmés en 2023 et 2024.

Une présentation ligne par ligne de transport est proposée traitant des ajustements 2023, programmation pour le service annuel (SA) 2024 et orientations pour le SA 2025. Elle est complétée d'un point d'avancement concernant les études engagées ou en cours sur le territoire.

3.1 TRAVAUX PROGRAMMES EN 2023/2024

Questions/Remarques :

Concernant les travaux en Maurienne, pourquoi y a-t-il des coupures de jour alors qu'il s'agit d'un secteur très touristique ?

SNCF RESEAU : Il s'agit de travaux de renouvellement de voie/ballast/rail entre St Pierre d'Albigny et Modane. En 2024, 44km de voie sont à renouveler. D'autres travaux sont réalisés en parallèle tels

que le Pont rail du Torrent de la Roche, ainsi que des travaux dans les tunnels. Compte tenu de tout cela, il convient de trouver un équilibre avec tous les partenaires.

Quelles alternatives s'offrent aux usagers en cas de travaux ?

SNCF VOYAGEURS : travaille en coordination avec la REGION pour adapter l'offre 30 jours avant. Souvent, des substitutions routières sont proposées. Malheureusement la problématique actuelle est qu'il y a une pénurie de chauffeurs d'autocars ; le marché actuel ne permet pas de pallier les besoins.

L'emport des vélos étant limité dans les cars, une anticipation de l'information est nécessaire pour les voyageurs afin d'organiser leur trajet.

3.2 EVOLUTIONS DE SERVICES PROGRAMMEES

Questions/Remarques :

ARDLS : *Sur la liaison Chambéry/Annecy, les travaux de maîtrise de la végétation consistent-ils à tout raser ? Il existe un risque de coulée de boue.*

SNCF RESEAU : Il ne s'agit pas de tout couper. Un travail est réalisé avec la FRANE pour que l'impact environnemental soit minimal. Il s'agit en l'occurrence de travaux de débroussaillage sans impact environnemental significatif.

FNAUT : *est-il prévu une tarification intégrée ?*

SNCF VOYAGEURS : non, ce sujet évoluera ultérieurement.

FNAUT : *le trou d'offre entre Annecy et Valence le samedi après-midi pose problème. Il s'agit du train 17534 départ Annecy 16h43 qui ne circule pas le samedi, d'où un trou de 2h le samedi entre 15h43 et 17h43.*

REGION/SNCF VOYAGEURS vont instruire la demande.

FNAUT : *le dernier train Annecy/Valence part trop tard*

REGION/SNCF VOYAGEURS vont également instruire cette demande.

FNAUT : *la coupure de 3, 4 semaines à Culoz est énorme pour de simples travaux d'aiguillage.*

SNCF RESEAU : il s'agit d'une problématique d'approvisionnement avec des pièces spécifiques. La courbure des voies fait que l'usure des pièces est particulière.

Des ascenseurs sont-ils prévus à Culoz ? L'état de la passerelle n'est pas bon ; il convient de la consolider.

SNCF GARES ET CONNEXIONS : des études ont été lancées sur les gares de Culoz et Montmélian pour un budget supérieur à 10M€. Le projet est de rendre les lieux totalement accessibles. La passerelle de Culoz pourrait être démontée entièrement et ne pas être localisée au même endroit. Il est prévu d'installer des ascenseurs de 1000kg, qui permettraient d'accueillir les vélos.

FNAUT : *Il faut que la desserte Lyon/Grenoble soit faite à la 1/2h*

REGION : prend note de la demande, tout en soulignant que cela nécessiterait des rames supplémentaires.

SNCF VOYAGEURS : Une réserve de matériel est indispensable pour répondre à cette demande.

REGION : concernant le trou d'offre du matin entre Grenoble et Chambéry, il y a une plage de surveillance Réseau. Un retour sur l'étude horaires sera proposé à la FNAUT.

FNAUT : le train de Fret à Pontcharra pose-t-il problème ?

REGION : tous les éléments de l'étude seront transmis (semaine prochaine) pour avis et informer sur les contraintes du réseau.

Les associations d'usagers se déclarent satisfaites de la prise en compte de leur demande lors du retraitement des horaires de la ligne Grenoble Gap au SA 2023 car le gain de temps est significatif. Une correspondance sur Briançon est retrouvée.

FNAUT est satisfaite de la mise en place d'AGC sur Grenoble/Gap ce qui permet d'accueillir les vélos.

L'AEDTF et l'ARDSL ont fait les demandes suivantes en séance :

Valence – Avignon : demande d'étude de prolongement du 17584 (départ Valence 17h10 vers Genève) jusqu'à Evian le VE et de son retour le DI (17544). Desserte qui existait jusqu'en 2019.

Genève – Grenoble : demande d'étude de prolongement du 1er départ de Genève pour Grenoble (D. 6h59 vers Grenoble) jusqu'à Valence ville pour combler le trou de desserte entre Grenoble et ST Marcellin et gagner des fonctionnalités TGV à Valence TGV.

Genève – Grenoble : demande d'étude du retour du train du soir (ex 19h44) au départ de Genève. Demande d'élargir l'amplitude de desserte au départ de Genève (actuel dernier départ en semaine 18h42).

Annecy – Grenoble : demande d'étude d'ajout d'un train du soir au départ d'Annecy

Grenoble – Veynes – Marseille : Les deux régions AuRA et PACA utilisant le même type de matériel roulant du type AGC ou BGC et ces matériels étant autorisés à circuler sur les lignes concernées, nous proposons de créer une relation directe quotidienne Grenoble – Marseille aller et retour par fusion d'une rame Aura avec une rame PACA Briançon – Marseille en gare de Veynes et vice et versa. En utilisant des sillons existants légèrement décalés, on reste à kilomètres constants tout en obtenant une relation attractive entre Grenoble, Manosque, Sisteron et Aix-en-Provence mais allant jusqu'à Marseille (Relation existant autrefois et très fréquentée appelée « Alpazur »). Ce train aurait l'avantage de capter des recettes longues distances non négligeables.

3.1 PERSPECTIVES

Etudes amont pour le développement d'une offre TER sur le territoire de Métropole Savoie :

L'objectif est de déployer un service de transport TER cadencé sur l'axe nord-sud de Métropole Savoie (entre Aix-les-Bains et AlpeSpace) ainsi que sur son axe est-ouest (en particulier à Cognin) en visant un cadencement au quart d'heure en heures de pointe et en intégrant la réouverture des haltes ferroviaires => le calendrier est prévu jusqu'en 2024.

Etude sur l'Etoile ferroviaire de Grenoble

L'objectif consiste à augmenter la capacité et la régularité en région grenobloise avec le calendrier d'études prévisionnel suivant :

- septembre 2023 pour la partie relative à Moirans

- fin 2024 pour l'amélioration du débit d'Echirolles et la bifurcation de Veynes.

Investissement dans les gares dans le cadre de l'étoile ferroviaire de Grenoble

Les principaux projets sont recensés ci-après :

- Déplacement de la halte de Pont de Claix au niveau du PEM de Pont de Claix l'Etoile : les études sont en cours niveau PRO DCE (Projet / Dossier de Consultation des Entreprises), avec l'aménagement de la halte et la sécurisation des PN 5, 6 et 7, pour un coût total de 1,143 M€ (avec une participation de la Région à hauteur de 381 K€). La mise en service est programmée pour fin 2024. Le coût total de l'opération est de 5,04 M€ (Conditions Economiques de septembre 2021).
- Réouverture de la halte de Domène : les études d'Avant-Projet (AVP) en cours. La concertation a été conduite fin 2022. Les contraintes techniques sont importantes.
- Terminus de Brignoud : les études sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau sont en cours. Un passage souterrain est à créer dans le cadre de la suppression du passage à niveau, pour lequel SNCF-Réseau recherche des financements (la phase DCE – REA (Réalisation) est évaluée à 17,7 M€) et la création d'un terminus fait l'objet d'étude APO qu'il est prévu de restituer à l'automne 2023.

Régénération des lignes sur l'étoile ferroviaire de Veynes

- Ligne Livron – Aspres (Valence – Veynes) : des travaux importants ont été réalisés de mars à décembre 2021, pour un montant de 54,2 M€ (dont 1/3 du financement apporté par la Région). La ligne a été rouverte en décembre 2021 ;
- Une étude est en cours pour une seconde phase de travaux sur l'axe prévus après 2026 (avec un rendu de l'étude prévu pour début 2024).

Ligne Grenoble – Veynes (pour information) :

- Une 1ère phase de travaux a été entreprise entre Vif et Lus en 2021/2022, pour un montant de 28,3 M€ (dont 1/4 du financement apporté par la Région). La ligne a été rouverte en décembre 2022 (SA 2023).
- Une étude préliminaire est en cours pour préfigurer la phase travaux suivante à partir de 2026.

Ces études sont menées en cohérence avec le **périmètre Sud-PACA** sur l'ensemble de l'étoile ferroviaire de Veynes (études et travaux concomitants). Le rendu des études est prévu courant juillet prochain.

Questions/remarques :

FNAUT : *Le double aiguillage est-il prévu dans les travaux en gare de Brignoud, pour faciliter la désaturation du trafic ?*

SNCF RESEAU : **Ce n'est a priori pas prévu.**

FNAUT : *L'information voyageurs n'est pas adaptée en gare de Grenoble. Lorsqu'un usager souhaite prendre son car en sortant de la gare, l'information du quai est accessible 150 m plus loin en gare routière.*

SNCF GARES & CONNEXIONS va étudier les évolutions possibles.

En gare de Grenoble, un panneau publicitaire cache l'horloge. La bande podotactile n'est pas en accord avec la synthèse vocale. Des travaux sont-ils prévus en gare de Culoz ?

SNCF GARES & CONNEXIONS : Des études sont en cours.

4. ACTUALITES ET AUTRES ACTIONS REGIONALES

La Région présente les principales actualités relatives aux transports interurbains, l'évolution du site TER de la Région et les adaptations envisagées du dispositif de concertation à compter de 2023/2024.

La Région remercie les participants pour la tenue de ce Comité Technique et précise que le support de présentation et le compte-rendu seront adressés aux invités prochainement. A noter que le support sera déposé sur <https://www.laregionvoustransporte.fr/contenus/la-concertation>.